

Dirigenti e Amministratori
Torino — Piazza Solferino, 10
Non si restituiscono i manoscritti
Si pubblica tutti i giorni, anche i festivi

GAZZETTA PIEMONTESE

Ogni numero in Torino cost. 5
la Previdenza cost. 10

Un numero arretrato
per gli abbonati cost. 50
per gli abbonati cost. 25.

Associazioni per Torino e dintorni a 100 lire per anno. Anno 1881. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000.

Le Associazioni ed Escorte si ritrovano:
— In TORINO, all'Ufficio d'Amministrazione presso la Casa di S. Maria, Piazza Solferino, 10.
— In PROVINCIA, nei vari uffici di S. Maria, Piazza Solferino, 10.
— In PROVINCIA, nei vari uffici di S. Maria, Piazza Solferino, 10.

Il primo delle Associazioni ed Escorte si ritrovano:
— In TORINO, all'Ufficio d'Amministrazione presso la Casa di S. Maria, Piazza Solferino, 10.
— In PROVINCIA, nei vari uffici di S. Maria, Piazza Solferino, 10.
— In PROVINCIA, nei vari uffici di S. Maria, Piazza Solferino, 10.

TORINO, 12 GENNAIO 1881.

ITALIA

IL SERVIZIO ECONOMICO SULLE STRADE FERRATE.

I lettori della Gazzetta Piemontese conoscono la relazione fatta dall'ingegner Benazzo, vice-presidente del Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, nell'intento di dimostrare la necessità di introdurre il servizio economico sulle linee secondarie della rete ferroviaria. Quel documento, sobrio di frasi, ricco di cifre e di dati statistici inconfutabili, fece impressione. La stampa tutta, dalla *Perseveranza* al *Popolo Italiano*, non si occupò, e gli elogi al coraggioso relatore pervennero unanimi.

Ciò era troppo. — Quando un'idea, una dimostrazione viene lanciata nel mare della pubblicità, l'elogio unanime, più che favorire, nuoce. È necessaria la discussione, il mezzo per il quale il conto per la verità dimostrata o trionfante o vana, praticamente ciò che si preface.

Ed è per ciò che vedemmo una piacevole pubblicazione nell'ultimo numero del *Giornale dei Lavori Pubblici* un articolo contrattante con le conclusioni della relazione Benazzo. Per noi gli argomenti che si adducono per dimostrare l'istituzione non convenienza dell'attuazione del servizio economico sono precisamente quelli che ci portano a desiderare tale servizio onde ottenere per suo mezzo ciò che il *Giornale dei Lavori Pubblici* non dubita a perdersi adottando gli intermedii del cav. Benazzo.

Ma esaminiamo. — Il servizio economico, secondo il pregevole giornale succitato, può definirsi « un servizio da costare poco all'esercizio e da permettere l'applicazione di tariffe più basse delle attuali ».

Accettiamo la prima, ma non senza premere qualche chiarimento acciò non sia la seconda definizione. Adoperare elenchi per trasmettere carrelli che sono bloccati da bimbi, preparare una tavola di cento coperti per cinque persone, ma mantenere inaggravata, tale può paragonarsi il servizio fatto ora su certe linee di strada ferrate, con ingente spesa, danno alla generalità del servizio, e poca soddisfazione del pubblico.

Proporzionare lo sforzo all'effetto utile, la legge non meno della economia della natura che della meccanica e delle industrie, ed è appunto in questa economia di sforzo, che si traduce in economia per l'esercizio, che tutta si basa all'opportunità, la necessità del servizio economico: rendere attivo e soddisfacente le linee che ora restano passive senza soddisfare ai bisogni locali.

Ed allora, come conseguenza logica, avverti che, come adesso le linee di maggior traffico devono aggravare i trasporti di tariffe elevate per compensare il passivo della secondaria, potrà introdursi un ribasso generale delle tariffe quando la passività sia stata tolta.

Ma ribasso di tariffe generali, intendiamoci bene, imporrà una tariffa variata per località, un mozzo, non la supremazia compendiosa.

Il *Giornale dei Lavori Pubblici* si occupa delle condizioni della nostra rete ferroviaria e si allarga delle spese da incontrarsi per rendere possibile il servizio economico: numeri di biuri, stazioni, difficoltà di manovra, ecc.

Lo stato delle nostre linee non è buono, e parecchi milioni vorrasi per renderle atto allo sviluppo preso dal traffico.

Ma questa è una triste condizione generale che la verifica tanto per servizio ordinario che per l'economico.

E poi, è questa una ragione per continuare a perdere sull'esercizio delle linee secondarie?

Colla non adozione del servizio economico potremmo risparmiare le spese rese inevitabili dalla mala di deperimento delle nostre linee?

Affermarsi nel *Giornale dei Lavori Pubblici* che il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

Il servizio economico, se non fosse, non sarebbe che un sogno.

blici che i trasporti a piccole distanze si fanno presentemente, se non con molta comodità, pure con regolarità, perchè non al posto dire che il servizio locale non è curato, e ad aggiungersi che laddove gli interessi particolari non si sentono sufficientemente serviti, suppliscono le tranvie e gli omnibus.

Che il servizio sulle linee secondarie sia regolare, sia tariffa, non con buona grazia del pregiato giornale succitato, non pare.

Per citare una sola linea, tra corso sulla Chiavasso-Ivrea sono insufficienti ai bisogni locali, mentre una quarta corsia, collegata al sistema d'esercizio, riuscirebbe d'aggravio all'Amministrazione ferroviaria.

Aggiungiamo poi che possono supplire le tranvie e gli omnibus a quasi un nastro l'istituzione, la necessità della strada ferrata, all'ora non vale non esortare affatto le linee secondarie, non vedendo la ragione di continuare in una passività inutile.

Non sappiamo poi come si possa affermare che il servizio economico importi la spesa di molti denari e che per soddisfare meglio ai semplici bisogni locali si trascurino i bisogni dei trasporti a grandi distanze.

Siamo d'accordo: il traffico a lunghe distanze, i trasporti dal nord al sud e viceversa per le linee longitudinali cementano l'unità del paese, ma è appunto col servizio economico, speciale, non generale, e per conseguenza non imbarazzante al grande traffico, che si facilitano e favoriscono i grandi trasporti.

L'ingegner Benazzo, nella sua relazione, trova appunto l'occasione favorevole per l'immediato impianto del servizio economico nei bisogni maggiori ora manifestati nel traffico delle nostre linee.

È evidente. Poniamo sulle linee secondarie dei motori del peso di 40 o 45 tonnellate, del valore da 25 a 30 mila lire o per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno di questi avremo ridonato al grande traffico un motore del peso di 30 o 35 tonnellate, del valore da 70 a 80 mila lire. In altri termini: i motori che sono un sperpero di 2/3 di forza utile sono usati adesso sulle linee secondarie, rimanendo liberi ed utilizzabili sulle linee principali. Facciamo vettura leggera da asse da 1000 lire, i motori, e per ognuno

a
a
li
>
li
a
ia
a
o
o,
il
a
s
s.
la
il
to
o
s.
la
i
o,
>
is
Y
s
ni
ji
o

a,
il
ia
o,
s
li
s

